

РОЗДІЛ 4

Макроекономічні механізми

Круїзний туризм в контексті Морської доктрини України

С. Г. Нездойміновⁱ, Н. М. Андрєєваⁱⁱ

Викладено проблемні питання процесів реалізації Морської доктрини України в сфері морського круїзного туризму. Досліджено тенденції розвитку міжнародного ринку морського круїзного туризму. Проведено аналіз і надано характеристику основних проблем розвитку ринку круїзних послуг, які вимагають пошуку нових форм інтеграції фінансового, промислового та інтелектуального капіталу державних та приватних підприємств щодо формування вагомих конкурентних переваг функціонування морегосподарського комплексу України у сфері морського круїзного туризму. Наголошено, що головним завданням регіональних органів влади і бізнесу стає вибір сценарію відродження повномасштабного туристичного і транспортного морського комплексу України. Доведено, що в умовах міжнародної інтеграції туристичного бізнесу необхідним є підвищення ролі держави в становленні круїзного судноплавства для соціально-економічного розвитку всього Причорноморського регіону. Запропоновано заходи щодо подальшої інтеграції морської галузі держави в міжнародну круїзну індустрію, активізації всіх форм господарської діяльності у сфері круїзних послуг на території портів, повномасштабного обслуговування круїзних туристів.

Ключові слова: круїзний туризм, Причорноморський регіон, круїзний ринок, Морська доктрина України.

УДК 338.48-52:797.11 (477)

JEL коди: E20, F23, L83, L91

Вступ. У останні десятиліття круїзні подорожі входять в десятку провідних трендів світового ринку туризму. Підвищення ролі круїзного судноплавства з кінця минулого століття, дослідники пов'язують з концентрацією інвестиційних ресурсів в будівництві лайнерів з підвищеною пасажиромісткістю. Інтенсивність розвитку глобального круїзного ринку, який формується на основі збільшення пасажиромісткості судів нового покоління і структуризації послуг провідними світовими операторами, примушує українських фахівців підсилити увагу до сучасних проблем розвитку круїзного бізнесу та інвестиційних пропозицій судовласників в басейні Чорного і Середземноморського морів відповідно до впровадження основних напрямів Морської доктрини України.

Постановка проблеми. Розширення програм обслуговування туристів в морських портах України, зростання попиту українських і зарубіжних споживачів на круїзні

ⁱ Нездоймінов Сергій Георгійович, кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки та управління туризмом Одеського державного економічного університету;

ⁱⁱ Андрєєва Наталя Миколаївна, доктор економічних наук, головний науковий співробітник Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, м. Одеса.



послуги викликає необхідність в проведенні додаткових досліджень круїзного ринку. Сучасний розвиток глобального круїзного бізнесу і розширення регіонів його позиціонування, ряд прикладних і науково-теоретичних проблем круїзного туризму вимагає розробки державних пріоритетів у сфері морського круїзного обслуговування українськими портами, довгострокових програм співпраці українських приймаючих турфірм і їх міжнародних партнерів – круїзних операторів. Україна в дев'яностих роках ХХ ст. належала до лідерів круїзного судноплавства, оперуючи флотом в основних круїзних регіонах миру. У сучасний час у зв'язку з повною втратою пасажирського флоту, потенціал українських портів Чорного моря використовується не повною мірою.

Проблеми сучасного торгівельного судноплавства, розвитку круїзного бізнесу в Україні і Росії, міжнародного морського туризму, ролі портів в прийомі і обслуговуванні круїзних туристів досліджувалися в працях українських і зарубіжних фахівців: О. М. Котлубая, І. О. Голубкової, В. О. Дергачова, С. Г. Нікуліна, Пітера Уайльда, Ю. В. Макогона, Rodrigue J. P., ін. [1–7]. В цілому, їх висновки зводяться до необхідності розвитку круїзного судноплавства, міжнародної інтеграції транспортних комунікацій, модернізації інфраструктури морських портів України, проте фахівцями не проводився аналіз національного і міжнародного ринку морських круїзних послуг і перспектив його розвитку в контексті реалізації основних положень Морської доктрини України. В зв'язку з цим, необхідним є проведення додаткових досліджень сучасного стану круїзного туризму, аналіз проблем обслуговування круїзного флоту в морських портах України, а також розробка напрямів діяльності турфірм і органів місцевого управління щодо розвитку круїзного ринку в Українському Причорномор'ї.

Метою дослідження є виявлення, аналіз і характеристика основних проблем розвитку ринку круїзних послуг, які вимагають пошуку нових форм інтеграції фінансового, промислового та інтелектуального капіталу державних та приватних підприємств щодо формування вагомих конкурентних переваг функціонування морегосподарського комплексу України в сфері морського круїзного туризму.

Результати дослідження. Круїзне судноплавство виконує ряд найважливіших функцій ефективного використання приморського розміщення виробничого і рекреаційного потенціалу морегосподарського комплексу країни. Фахівці вважають, що Причорноморський регіон України володіє природно-кліматичними умовами сезонного розвитку круїзного судноплавства [1; 2]. Так, В. Дергачев відзначає, що «найважливішою проблемою Чорномор'я є пошук шляхів формування нового економічного простору з преференційним режимом вільної торгівлі і сумісного підприємництва. Чорномор'є розташовано в геополітичному центрі Євразії на перехресті комунікацій «з варяг в греки» і захід–схід, включаючи Дунайсько-Чорноморський шлях. Найбільша концентрація торгових портів в Східній Європі, відносно розвинена інфраструктура, близькість європейського і близькосхідного ринків створюють передумови для морегосподарської інтеграції» [3]. Вирішальну роль в розвитку міжнародних транспортних систем, модернізації українського торгового флоту, доданню нового формату економіки морегосподарського комплексу держави повинна зіграти Морська доктрина України. Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 р., основними завданнями державної морської політики є підтримка і розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави [8]. Також серед задач – забезпечення у внутрішніх

водах і територіальному морі України режиму судноплавства, яке відповідає міжнародному морському праву і міжнародним стандартам безпеки, підвищення рівня безпеки судноплавства на українських судах, ефективне здійснення функцій морської адміністрації і інших функцій держави, які передбачені міжнародними договорами України в галузі судноплавства; сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави і забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності. Здійснити це заплановано шляхом економічно доцільної і екологічно безпечної морегосподарської діяльності, пов'язаної з вивченням, розвідкою, здобиччю, використанням, збереженням і відтворенням природних ресурсів, забезпеченням їх невиснажливого використання; торговим судноплавством, портовою діяльністю, суднобудуванням і судноремонтом; забезпеченням розвитку морського туризму й ін. Основною метою державної морської політики України в регіональному аспекті є створення умов для динамічного збалансованого соціально-економічного розвитку приморських регіонів, повне використання переваг їх розташування. Таким чином, реалізація визначених Морською доктриною пріоритетів розвитку, спонукало нас на проведення досліджень сучасного стану круїзного сектору торговельного судноплавства та перспектив його розвитку в приморських регіонах України. Звернемо увагу на прогнози фахівців щодо розвитку Європейського круїзного ринку. Так, у 2017 р. морські круїзи привернуть увагу 6,8 млн жителів Європи, що майже у два рази більше обсягів перевезень у 2005 р. (рис. 1).

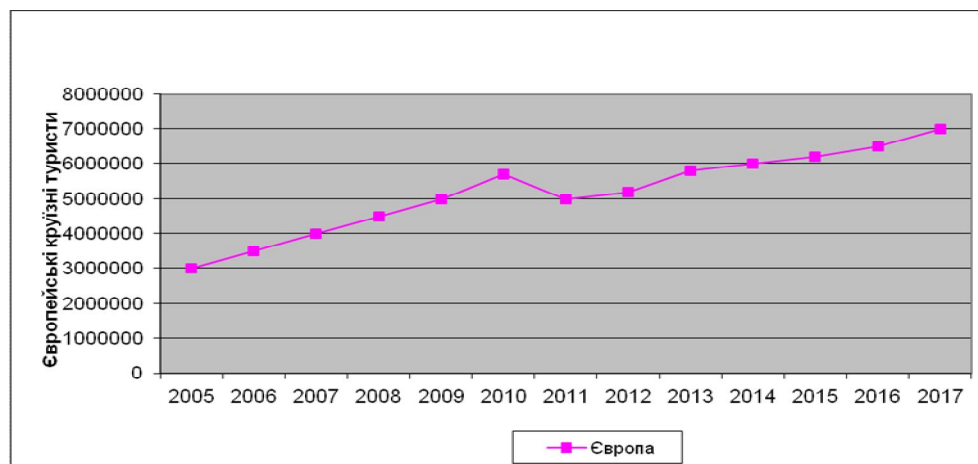


Рис. 1. Динаміка та прогноз морських круїзних перевезень туристів із Європи, 2005–2017 рр. (чол.)

(Джерело: Contribution of Cruise Tourism to the Economics of Europe 2011)

Аналіз сегментів міжнародного круїзного ринку за 2009-2011 рр. показує, що основними споживачами послуг, – біля 11 млн туристів – є північноамериканці, за ними слідує, приблизно 5,5 млн (у 2009 р. – 3,4 млн) – туристи з Європи, кількість яких за рік збільшилася на 2,0 млн [9]. Згідно даних за 2011 р., на частку круїзного ринку Чорного моря – доводиться лише 1% європейського круїзного ринку суднозаходів, тоді як ринок Західного Середземномор'я складає – 47%, а на частку регіону Східного Середземномор'я доводиться – 33% (рис. 2). Дослідження свідчать, що обсяг світового

круїзного ринку подвоюється кожні 10 років і відповідає річному темпу зростання в межах 7%. Звернемо увагу, що на відміну від світового ринку, головною особливістю сучасного вітчизняного ринку круїзного туризму є майже повна відсутність попиту українських туристів на внутрішні Чорноморські круїзи. До цього слід додати і відсутність програми розвитку транзитно-транспортної складової морського круїзного бізнесу. Після невдалих спроб відродити вітчизняний круїзний флот, українські туристи повністю переорієнтовувалися переважно на європейські круїзи, активно пропоновані світовими круїзними компаніями. У той же час, з кожним роком збільшується потік іноземних туристів на круїзних судах, що прибувають в порти України. Пояснюється це тим, що в найбільш освоєних басейнах Карібських і Середземних морів круїзним судам стає тісно. Наприклад, якщо у 2009 р. у Середземномор'ї працювали 152 круїзні судна, загальною місткістю близько 20 тис. пасажиро-місць, то за прогнозами фахівців в 2013 р. до них додадуться ще не менше 20, з 40 що будуються зараз, включаючи мегалайнери завдовжки 290–360 м і місткістю 2,5–5 тис. туристів. Всього загальним обсягом до 84 тис. пасажиро-місць.

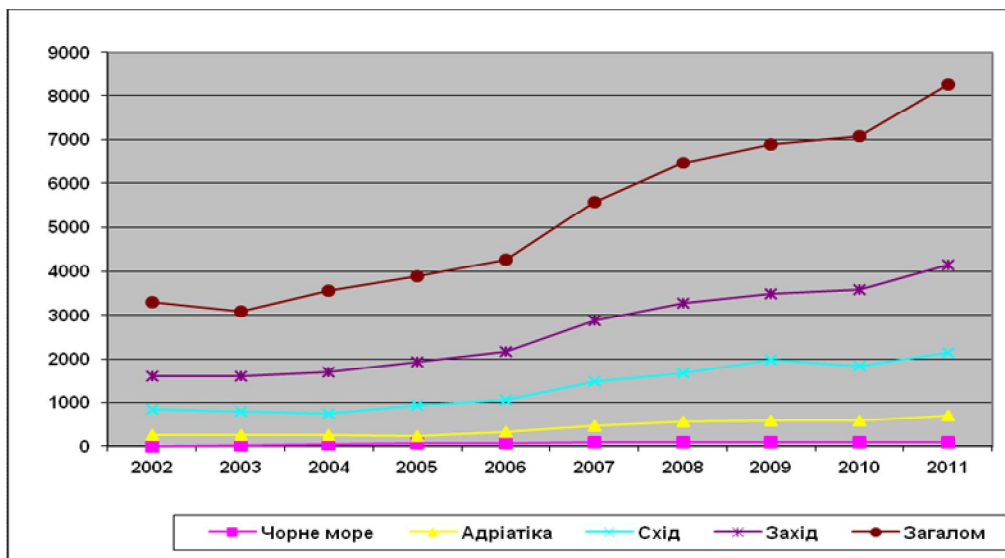


Рис. 2. Зростання круїзного потенціалу в Середземномор'ї по регіонах і у басейні Чорного моря у 2002–2011 рр. (млн чол.) [11]

Боротьба за клієнтів примушує круїзні компанії шукати нові ринки збуту своїх послуг. Чорноморський басейн підходить для цього як ніякий інший, оскільки, по суті, є частиною Середземноморського круїзного ринку. В результаті перегруповування західними компаніями круїзних туристичних ліній, вже у 2010 р. Ялтинський, Одеський, Севастопольський і Феодосійський морські порти разом прийняли близько 180 круїзних кораблів. Світовий досвід вказує, що в останні три роки перевага віддається судам з великою пасажиромісткістю. Пасажиромісткість судів, експлуатованих дванадцятьма найбільшими круїзними операторами на європейських лініях, зросла за останній рік з приблизно 2,78 млн до 3,29 млн місць, або на 18,3% [4].

Збільшення середньої пасажиромісткості флоту провідних круїзних операторів – це серйозна проблема для українських портів і приймаючих турфірм, оскільки ця обставина вимагає структурних змін розвитку портової і туристичної інфраструктури, зокрема збільшення автопарку екскурсійних автобусів і професійних гідів-перекладачів. Слід зазначити, що інфраструктура українських портів не пристосована для прийому мегалайнеров. Виключення складає Одеський морський порт, який може безпосередньо біля причалу приймати судна завдовжки не менше 240 м з осіданням 8,5 м. Пропускна спроможність пасажирського терміналу Одеського порту – до 4 млн чол. в рік. Він здатний приймати до п'яти лайнерів одночасно. Тому крім доходів, які одержують власники об'єктів туристичної інфраструктури Криму і Одеси за обслуговування туристів, що сходять на берег, в перспективі, якщо попит на круїзи по Чорному морю буде зростати, солідних інвестицій від круїзних операторів можна чекати і самим портам. За оцінкою Пітера Уайльда, керівника консалтингової фірми «P. Wild International», в середньому один європейський турист, виходячи на берег в порту суднозаходу, витрачає приблизно до 100 євро в день. Наприклад, якщо б в 2013 р. порт Одесу, як було заплановано, відвідують 184 000 пасажирів, то можна вважати, що вони потенційно можуть витратити в місті прийому порядку 18,4 млн євро. Подібні інвестиції, за підрахунками компанії «P. Wild International», генерують загальні доходи регіону близько 45,74 млн євро в рік за рахунок туристичного споживання послуг та товарів місцевих виробників [4].

Проведені в рамках визначення проблем розвитку круїзного туризму, дослідження показали, що для успішного формування і функціонування круїзного ринку і морського туризму загалом необхідний комплексний розвиток всіх елементів круїзного судноплавства і відповідної йому туристичної інфраструктури. Основу для реалізації концепції комплексного розвитку круїзного туризму в Причорноморських регіонах України складають інформаційний маркетинг, що акцентує увагу на виявлення потреб споживачів і необхідної якості пропонованого круїзного продукту, і маркетинг баз даних, орієнтований на створення і аналіз інформації про потенційних і реальних споживачів круїзів, їх характеристики, потреби і т. ін. Ефективність маркетингової стратегії круїзних регіонів визначається, перш за все, чіткістю виділення цільових ринкових сегментів туристичного потоку та круїзних операторів, що особливо актуальне для нових круїзних напрямів до морських портів України. Світовий круїзний ринок сьогодні розподіляють три найбільші холдинги і декілька незалежних компаній. Найбільшому з них – Carnival Corp. належить 51% ринку круїзів, на другому місці Royal Caribbean (23%), на третьому – італійський MSC (10%). 16% розподіляються між компаніями Gentling Group, Louis, Thomson і дрібнішими. Найзначущі бренди Carnival Corp. – Carnival Cruises Line (досвідна круїзна компанія, створена в 1972 р.), Princess Cruises, Cunard, Holland America Line, Costa Cruises і інші. У Royal Caribbean входять компанії Royal Caribbean, Celebrity Cruises і Azamara. У холдинг Gentling Group входить популярна на українському ринку компанія NCL. Відзначимо, що після розпаду СРСР, Україні дісталися 30% власності торгового флоту, 18 морських і 8 річкових портів, судоремонтні і суднобудівельні заводи. Якщо на кінець 80-х років минулого століття на Кримсько-кавказькій круїзній лінії за рік перевозилося 2,1–2,5 млн пасажирів (з яких 10–12% складали іноземні громадяни), то у 2011 р. Одеську затоку відвідали 73 океанських круїзних лайнерів під іноземним прапором. З урахуванням Дніпровських круїзних судів типу «річка–море» було всього 122 суднозаходів. Сумарна кількість пасажирів, на круїзних морських і річкових судах, які прибули до Одеси, за даними

порту склало 122,6 тис. чол. що на 6 тис. більше, ніж в навігацію 2010 р. У контексті вказаних глобальних тенденцій, сучасний стан морської галузі України, науковці Національного інституту стратегічних досліджень характеризують наступними тенденціями. На фоні загального зростання тоннажу світового флоту відбулося різке скорочення українського флоту. За даними UNCTAD, на 01.01.1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України налічував 6177000 тонн (враховувалися судна місткістю 100 і більш реєстрових тонн), а частка українського флоту в світовому торговельному флоті складала 0,9% (25-е місце в рейтингу найбільших морських країн світу). Проте на 01.01.2010 р. дедвейт флоту налічував 904000 т (скорочення більш ніж в 5,8 рази), і Україна займала в рейтингу вже 72-е місце [12]. Україна бере участь в становленні транспортних коридорів, які привернуть ділових пасажирів і туристів. Спільно з Польщею розроблена концепція транспортного коридору Гданьськ–Одеса. Напрямок Гданьськ–Одеса зістиковується з Євро-Азіатським транспортним коридором (САТК), який розвиватиметься у формі сполучення між портами України і Грузії і далі до Азербайджану і Туркменістану. Проте, Причорноморський регіон України зараз отримує значно менше потенційно можливого доходу на фоні розвитку бізнесу морських подорожей, переживаючого стрімке зростання в Середземномор'ї. Результати проведеного нами аналізу показують, що є два можливі напрями в розвитку круїзного туризму в басейні Чорного моря. Перше – це відродження круїзного судноплавства, орієнтованого на внутрішній національний ринок причорноморських країн або ринок пострадянського простору, тобто російськомовних туристів. Друге – залучення в причорноморські порти України іноземних туристів і подальше просування чорноморського туристичного бренду на світовий круїзний ринок. Експерти ринку вважають, що власний круїзний флот може з'явитися в Україні не раніше ніж через 10-15 років, і комплектуватися він буде, швидше за все, лайнерами, придбаними на вторинному ринку (зараз їх ціна складає 50–200 млн євро за од.) або зафрахтованими у зарубіжних судновласників. При цьому вітчизняні круїзні компанії і туроператори повинні забезпечити завантаження судна хоча б на 60%. Інакше їх круїзний бізнес буде нерентабельним. Проте, досягти такого рівня завантаження, привертаючи тільки українських і російських туристів, буде проблематично навіть через десятиліття. Тому вважаємо, що Чорноморський круїзний ринок розвиватиметься за існуючим сценарієм, а його зростання в найближчі три-чотири роки складе 10–15% в рік, що відповідає загальносвітовим тенденціям. Збільшення кількості іноземних туристів однозначно сприятиме розвитку туристичної і портової інфраструктури. Голова Державного агентства України по туризму і курортам О. Шаповалова стверджує, що наша країна могла б виступити ініціатором створення міжнародного кластера по просуванню бренду круїзів в Чорному морі [13]. Розглядаючи роль чорноморських портів в розвитку круїзного туризму, звернемо увагу на те, що з 400 круїзних судів, що відвідали в 2011 році турецький порт Стамбул, тільки п'ята частина відправилася на північ через протоку Босфор до Чорного моря. Головна причина полягає у тому, що в чорноморських портах, за винятком Одеси і Констанци, не створена інфраструктура для прийому пасажирських теплоходів завдовжки понад 200 м. Останнім часом Одеський порт веде активний діалог з міжнародними судноплавними компаніями в рамках Асоціації MedCruise, просуває проект об'єднання восьми головних круїзних портів Чорного моря під єдиним брендом Cruise Black Sea. Завдяки системному маркетингу, туристична галузь на Чорному морі може одержати дуже перспективний розвиток. За сприятливих умов круїзний бізнес в цілому на Чорному морі, може найближчими роками зростати щорічно, вважають

фахівці Асоціації MedCruise, яка об'єднує 59 круїзних портів Середземного, Егейського і Чорного морів. Цьому сприяють, зокрема, загальносвітові тенденції – північноамериканський круїзний ринок росте повільніше світового, зокрема через задоволений попит американців, і оператори шукають для морських туристів нові враження на протилежній стороні планети. Стратегічні перспективи Причорномор'я також пов'язують з можливим залученням до морських подорожей жителів країн СНД і країн ЄС, для яких переліт в базовий пункт круїзу, перш за все йдеться про Одесу, буде недовгим, наприклад з Угорщини, Чехії, Польщі й ін. Це потенційні пасажирів крупних лайнерів, здатних прийняти на борт дві тисячі чоловік. Судна, які в даний час вважають за краще замовляти компанії як рентабельніші, на три і більше тисяч пасажирів, поки до українських портів Чорного моря регулярно не заходять. У той же час, багате історією, визначними пам'ятками узбережжя Чорного моря все більше привертає увагу спроможних туристів. Під час останньої міжнародної конференції Cruise Shipping Miami-2012 в травні (США), Чорноморський регіон опинився в числі самих обговорюваних з погляду подальшої глобалізації і перспектив круїзного бізнесу. Вперше сумісно зі всіма круїзними чорноморськими портами, українські порти виступали під єдиним брендом – «Cruise Black Sea», що повинне підкреслити відсутність конкуренції між ними в питаннях обслуговування круїзів. У цьому напрямі порти цього бренду – скоріше союзники, адже рекламуючи Одесу, Ялту, Севастополь – рекламується одночасно Чорне море як круїзний регіон. Тому і українські порти об'єдналися з тими зарубіжними портами, які ведуть активну роботу по залученню круїзних судів в Чорноморський регіон: Одеса, Севастополь, Ялта, Феодосія, Батумі, Сочі, Бургас, Несебр, Варна і Констанца. Проект підтримується турецькими круїзними портами Стамбул і Синоп, а також Керченським морським портом, який вже цього року має намір приймати круїзи. У рамках урядової зустрічі, яка пройшла в вересні 2012р. в Майамі, обговорено низку питань щодо розвитку потенціалу українських портів у сфері круїзної індустрії.

Як бачимо, в сучасних умовах розвитку круїзної галузі як сектору світової індустрії туризму з участю морського транспорту, торгові порти стають активною частиною великого і дуже динамічного конкурентного середовища, що веде до виникнення нових економічних відносин між портами і круїзними компаніями. Круїзний туризм починає виконувати важливу роль і як чинник регіонального розвитку транзитної території. Розвиваються процеси диверсифікації портової продукції і послуг для туристів, які в умовах трансформації економіки виходять за межі порту. Розвиток круїзного бізнесу обумовлює появу на близьких до портів територіях підприємств і організацій, які пов'язані з туристичною діяльністю, комерційним, інформаційним, фінансовим і іншими видами обслуговування круїзних судів і пасажирів. Ускладнення структури організації прийому і обслуговування круїзів вимагають від портів Причорномор'я умінь включатися в комерційні мережі круїзних операторів, регіональних підприємств туризму, перетворюватися на міжнародний центр послуг і один з провідних елементів системи міжнародного круїзного туризму в регіоні і країні. Морегосподарський комплекс, у складі якого провідна роль належить морським торговельним портам, в більшості країн, що мають вихід на морські і океанські шляхи, працює ефективніше, ніж інші галузі національної економіки. Наприклад, морська транспортна система США, яка об'єднує 326 портів, має дохід на одного працівника майже на 37% більш ніж в середньому по країні. Досвід Туреччини, Греції, країн Балтії і інших морських держав показав, що для ефективного розвитку круїзних портів, зростання їх

конкурентоспроможності слід використовувати сучасні методи інтеграції в міжнародну круїзну індустрію, активізації всіх форм господарської діяльності у сфері круїзних послуг на території портів. Процеси глобалізації, що активізувалися на рубежі століть, корінним чином змінюють роль морських регіонів в національній і світовій економіках. Регіони, як самостійні територіально організовані соціально-економічні системи, стають не тільки суб'єктом національної економіки, але також вступають в світові конкурентні процеси. Економічний і соціальний рівень регіонів формує основу стійкого розвитку і конкурентоспроможності економіки країни в цілому. Про це свідчить досвід країн із сталими демократичними традиціями. Кожен регіон прагне об'єктивно оцінити свої конкурентні позиції з метою розробки ефективних заходів для залучення інвестицій через соціально-економічні проекти і програми. У даних умовах розвиток співпраці між регіонами Причорноморських країн СНД може стати важливим доповненням до заходів, які робляться в рамках регіональних політик національних держав, стимулювати торгівельно-економічні зв'язки, науковий, культурний та гуманітарний обмін.

Висновки і перспективи подальших наукових розробок. З огляду на проблеми, які мають бути розв'язані на сучасному етапі реалізації Морської доктрини України, державним органам управління, портам і підприємцям круїзного бізнесу необхідно забезпечити умови і шляхи щодо просування Причорноморського туристичного регіону на європейському ринку круїзного туризму. В умовах міжнародної інтеграції туристичного бізнесу необхідно враховувати підвищення ролі держави в становленні круїзного ринку для соціально-економічного розвитку всього Причорноморського регіону. Його розвиток, з одного боку, відображає туристичний імідж українських морських міст, якість життя громадян, а з іншого – формує сферу зайнятості і створення нових робочих місць. Державним органам влади слід звернути увагу на високий ступінь економічного розвитку круїзного судноплавства в світі. У зв'язку з тим, що його світовий потенціал зростає, головним завданням регіональних органів влади і бізнесу стає вибір сценарію відродження повномасштабного туристичного і транспортного морського комплексу України. У той же час, світові круїзні компанії не розглядають Причорноморський регіон як окремий самостійний туристичний регіон, а лише в поєднанні з відомими туристичними центрами Середньоземномор'я і як продовження середньоземноморських круїзних маршрутів. Конкуренція примушує круїзні порти Чорного моря створювати власний образ. У формуванні туристичного іміджу регіону повинні брати участь державні і муніципальні органи влади, туристичні оператори, адміністрація морських портів України.

Література

1. *Котлубай, А. М.* Развитие торгового судоходства: проблемы и перспективы развития : монография / А. М. Котлубай. – Одесса, 2008. – 380 с.
2. *Голубкова, И. А.* Макроэкономическая ценность круизного судоходства / И. А. Голубкова // Вісник ДІТБ. – 2012. – №16. – С. 285–289.
3. *Дергачев, В. А.* Геополитическая и геоэкономическая трансформация Украины / В. А. Дергачев. // Научные труды в семи книгах. Кн. 6. Электронное издание на CD. [Электронный ресурс]. – Издательский проект профессора Дергачева, 2008. Режим доступа : <http://dergachev.ru/book-16/07.html>.
4. *Уайльд, П.* Тенденции в развитии круизного рынка [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2580>.

5. *Никулин, С. Г.* Закон о портах: экономический аспект в терминах и определениях / С. Г. Никулин // *Економічні інновації*. Випуск 47: Проблеми та сучасні зрушення в реальному секторі економіки. Збірник наукових праць. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2012. – С. 153–164.
6. *Макогон, Ю. В.* Украина – держава морская : монография ; под ред. Макогона Ю. В. / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысый, Г. Г. Гаркуша, А. В. Грузан. – Донецк : ДонНУ, 2010. – 393 с.
7. *Rodrigue, J. P. et al.* (2009), *The Geography of Transport Systems*, Hofstra University, Department of Global Studies & Geography [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://people.hofstra.edu/geotrans>.
8. *Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року*. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>.
9. *Market-research* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.cruising.org/regulatory/pressroom-research/market-research>.
10. *Contribution of Cruise Tourism to the Economics of Europe 2011* Editon, Pdf. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.europeancruisecouncil.com>.
11. *Report 2010-2011* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.europeancruisecouncil.com/content/ecc_report_2010_2011.pdf.
12. *Относительно стратегических приоритетов реализации потенциала Украины как морского государства*. Аналитическая записка НИСИ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/>.
13. *Минкураторов АРК* предлагает развивать круизное судоходство в Черном море [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.trans-port.com.ua>.

Отримано 29.06.2013 р.

Круизный туризм в контексте Морской доктрины Украины

**СЕРГЕЙ ГЕОРГИЕВИЧ НЕЗДОЙМИНОВ*,
НАТАЛЬЯ НИКОЛАЕВНА АНДРЕЕВА****

** кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления туризмом Одесского национального экономического университета, ул. Преображенская, 8, г. Одесса, 65082, Украина, тел.: 00-380-482-325662, e-mail: 2072945@gmail.com*

*** доктор экономических наук, главный научный сотрудник Института проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, Французский бульвар, 29, г. Одесса, 65044, Украина, тел.: 00-38050-9711268, e-mail: andreeva.n.n@mail.ru*

Изложены проблемные вопросы процесса реализации Морской доктрины Украины в сфере морского круизного туризма. Исследованы тенденции развития международного рынка морского круизного туризма. Проведён анализ и охарактеризованы основные проблемы развития рынка круизных услуг, которые требуют поиска новых форм интеграции финансового, промышленного и интеллектуального капитала государственных и частных предприятий по формированию весомых конкурентных преимуществ функционирования морехозяйственного комплекса Украины в сфере морского круизного туризма. Отмечено, что главной задачей региональных органов власти и бизнеса становится выбор сценария возрождения полномасштабного туристического и транспортного морского комплекса Украины. Доказано, что в условиях международной интеграции туристического бизнеса необходимо повышение роли государства в становлении круизного судоходства для социально-экономического развития всего

Причерноморского региона. Предложены мероприятия по дальнейшей интеграции морской отрасли государства в международную круизную индустрию, активизации всех форм хозяйственной деятельности в сфере круизных услуг на территории портов, полномасштабного обслуживания круизных туристов.

Ключевые слова: круизный туризм, Причерноморский регион, круизный рынок, Морская доктрина Украины.

*Mechanism of Economic Regulation, 2013, No 4, 100–110
ISSN 1726-8699(print)*

Cruise Tourism in the Context of the Maritime Doctrine of Ukraine

SERGEY G. NEZDOYMINOV*,
NATALYA M. ANDRYEYeva**

* *C. Sc. (Economics), Associate Professor,
Department of Economics and Tourism Management, Odessa National University,
Preobrazhenska Str., 8, Odessa, 65082, Ukraine,
phone: 00-380-482-325662, e-mail: 2072945@gmail.com*

** *Dr. (Economics), Senior Researcher, Institute of Market Problems
and Economic-Ecological Research NAS of Ukraine,
Frantsuzkyi Blvd., 29, Odessa, 65044, Ukraine,
phone: 00-380-50-9711268, e-mail: andreeva.n.n@mail.ru*

Manuscript received 29 June 2013.

Expounded problems process the Maritime Doctrine of Ukraine in the field of maritime cruise tourism, the tendencies of international maritime cruise tourism market. The analysis and described the main problems of the cruise market services require a search for new forms of integration of financial, industrial and intellectual capital of state-owned and private enterprises to form a tangible competitive advantage functioning maritime complex of Ukraine in the field of maritime cruise tourism. It is noted that the main objective of the regional government and business is to choose a full-scale revival of the script tourism and transport the marine complex of Ukraine. It is proved that under international integration of tourist business should consider increasing the state's role in the development of cruise shipping for socio-economic development of the Black Sea region. The measures on the further integration of the maritime industry of the state in the international cruise of industry, enhance all forms of activity in terms of cruise services in ports, full-service cruise tourists.

Keywords: cruise tourism, the Black Sea region, the cruise market, Maritime doctrine Ukraine.

JEL Codes: E20, F23, L83, L91

Figures: 2; *References:* 13

Language of the article: Ukrainian

References

1. Kotlubay, A. M. (2008), *The development of merchant shipping: Problems and Prospects*, Odessa. (In Russian)
2. Golubkova, I. A. (2012), "Macroeconomic value of cruise shipping," *News DITB*, 16, 285–289. (In Russian)
3. Dergachev, V. A. (2008), *The geopolitical and geo-economic transformation of Ukraine*, Proceedings in seven books. Prince. 6. The electronic edition on CD, <http://dergachev.ru/book->

- [16/07.html](#). (In Russian)
4. Wayld, P. (2012), *Trends in the development of the cruise market*, <http://portsukraine.com/node/2580>. (In Russian)
 5. Nikulin, S. G. (2012), "The law on ports: the economic aspect of terms and definitions," *Ekonomichni innovatsii*. Vipusk 47: The problem is the suchasni zrushennya in real sektori ekonomiki. Zbirnik naukovyi Prac, 153–164. (In Russian)
 6. Makogon, Y., Bald A. F. and Garkusha G. G. (2010), *Ukraine – Sea Power*, ed. Makogonov Y., Donetsk, Donetsk National University. (In Russian)
 7. Rodrigue, J. P. et al. (2009), *The Geography of Transport Systems*, Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>. (In English)
 8. About approval the Maritime of the doctrine of Ukraine on period 2035 year. Decree of Cabinet of Ministers of Ukraine 07.10.2009 № 1307, <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009> (In Ukrainian)
 9. Market-research, <http://www.cruising.org/regulatory/pressroom-research/market-research> (In English)
 10. Contribution of Cruise Tourism to the Economics of Europe 2011 Edition, Pdf, <http://www.europeancruisecouncil.com>. (In English)
 11. Report 2010–2011, http://www.europeancruisecouncil.com/content/ecc_report_2010_2011.pdf (In English)
 12. Regarding the implementation of the strategic priorities of Ukraine's potential as a maritime state. Analytical Note NISI, <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/>. (In Russian)
 13. Minkurortov ARC proposes to develop cruise shipping in the Black Sea, <http://www.trans-port.com.ua>. (In Russian)